

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ПРОСПЕКТ СЛАВЫ:
ДВЕ ПРОХОДКИ, ЛИДЕР – ОДИН

СТР. 2

ЛИСТАЯ
ФРОНТОВОЙ АЛЬБОМ

СТР. 4-5

СУПЕРКУБОК
ДВУХ СТОЛИЦ

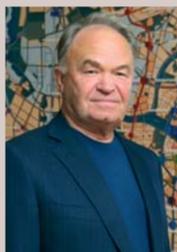
СТР. 8

МАЙ, ВЕСНА, ПОБЕДА!



Уважаемые коллеги, друзья!

В канун 9 Мая примите самые искренние поздравления с 69-й годовщиной Победы над фашизмом.



Для всех, кто пережил суровое лихолетье, кто ковал победу на фронте и в тылу это самый значительный, самый светлый праздник. Сегодня мы чтим память воинов, не вернувшихся с полей сражений, всех, кто пожертвовал жизнью ради спасения нашего Отечества. Мы чествуем ветеранов Метростроя, которые пройдя горнило самой страшной войны XX века, не просто выжили, но победили, восстановили разрушенное хозяйство страны, многие годы продолжали трудиться на благо Родины и сегодня передают свой бесценный опыт новым поколениям.

С каждым годом отдаляется от нас победный май 1945 года. Но память о подвиге народа живет вечно. День Победы – это общий праздник вне времени, границ и политической конъюнктуры. Это праздник нескольких поколений, объединяющий отцов, детей и внуков.

Пусть этот светлый праздник наполнит нас гордостью за наших несломленных врагом отцов и дедов. Молодое поколение с особой благодарностью должно относиться к тем, кто на полях сражений небывалым по напряженности ратным трудом отстоял свободу и независимость Родины. Сейчас нам как никогда необходимы вера и верность нашим патриотическим традициям. И мы бесконечно благодарны вам, нашим ветеранам за то, что вы и сегодня в строю, за бесценный опыт, которым вы щедро делитесь, за доброжелательные советы, мудрость и терпимость.

Дорогие наши ветераны! Примите от нас в этот день слова сердечной благодарности за великий пример, за огромный человеческий опыт, за то, что отстояли наше право жить на родной земле. От всей души желаю вам здоровья, мирных дней, благополучия, веры и добра!

Генеральный директор ОАО «Метрострой»,
Вадим Александров

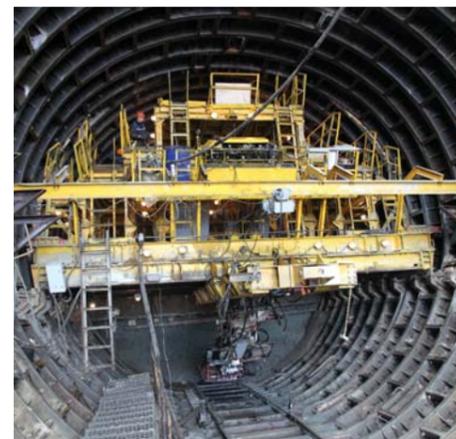
Метростроение

ПРОСПЕКТ СЛАВЫ: ДВЕ ПРОХОДКИ, ЛИДЕР – ОДИН

ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ №10 МЕТРОСТРОЯ»: РАБОТАЕМ СТАБИЛЬНО



Форшахта и стена в грунте по периметру вестибюля будущей станции «Проспект Славы» построена в полном объеме, пока правда без участков пешеходных переходов; выполнено устройство бетонного ложа в устье наклонного хода; без применения тьюбингокладчика установлено 24 временных полукольца, последние два были замкнуты полностью. В настоящее время активно развивается проходка временных колец с применением тьюбингокладчика ТНУ-4. На момент подготовки публикации проходческие бригады ЗАО «Управление №10 Метростроя» разрабатывали на участке наклонного хода №2 станции «Проспект Славы» сороковое временное кольцо из 48 утвержденных проектом. Во второй декаде апреля метростроевцы перейдут к основному этапу проходки – к установке постоянных колец. О ходе работ на лидирующей строительной площадке рассказывает начальник участка ЗАО «Управление №10 Метростроя» Сергей Абдулин.



Сергей Абдулин:

– Проходческие бригады нашего участка состоят из 10–12 человек. Основной костяк – опытные, закаленные проходчики, большинство из них принимало участие в строительстве наклонных ходов, построенных Метростроем за последнюю «пятилетку»: на станциях «Обводный канал», «Звенигородская», «Волковская», «Буха-

рестская». В проходке принимают участие настоящие корифеи метростроения – комплексный бригадир Сергей Николаевич Сай, бригадир проходчиков Олег Николаевич Пузатых и Евгений Соловьев, многие другие замечательные метростроители. Мастерам «наступает на пятки» молодое поколение – бригада Дмитрия Смирнова старается далеко вперед «стариков» не отпускать. Так, практически кольцо в кольцо продвигаются к финишу опыт, трезвый расчет и молодой огонь. Отдельное звено квалифицированных специалистов-изоляровщиков занимается строго нагнетанием раствора за обделку. Они ведут все изоляционные работы по наклонному ходу: чеканку, предварительное и контрольное нагнетание и т.д. Проходка ведется по круглосуточному графику. Ежемесячный план проходки выполняется с опережением. Существенно облегчает труд проходчиков породопогрузочная машина.

Если на других наклонах на выгрузке грунта и подаче строительных материалов использовался в основном башенный кран, то на этой строительной площадке предусмотрено

интересное инженерное решение – по проекту ЗАО «Метрокон» проходчики построят шумо-и теплоизолированную тельферную эстакаду ангарного типа. Такая теплоизолированная эстакада даст возможность в первых, значительно снизить шумовое воз-

действие на окружающий жилой массив и во-вторых, обеспечит надежную защиту от холода проходчиков в наклонном ходе. Все строительные работы, включая автопогрузку будут вестись через технологические проемы в крытой эстакаде.



Всем проблемам вопреки, Заслужил почет и славу Мастер огненной дуги!



На проходке – лидеры!

ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ-15 МЕТРОСТРОЙ»: ЕЩЕ НЕ ВЕЧЕР!



По объективным причинам тьюбингокладчик достался быстрее не проходчикам ЗАО «Управление-15 Метрострой», хотя они и были готовы к старту проходки, а «десятке». Скорее всего это объясняется тем, что у ЗАО «Управление-15 Метрострой» есть еще несколько строительных объектов, а вот у ЗАО «Управление №10 Метростроя» нет. В итоге ЗАО «Управление-15 Метрострой» заметно отстает от своего соседа. Впрочем, тем интереснее развязка этой производственной интриги. О работах на своем участке рассказывает заместитель начальника участка ЗАО «Управление-15 Метрострой», Юрий Укусов.

Юрий Укусов:

– Как бы то ни было, второго апреля Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой» передало нам тьюбингокладчик ТНУ-4. Мы провели контрольное испытание, собрали и наладили его, затем смонтировали 25-е временное кольцо (из 48-ми) и приступили к вырубке бетона лба забоя (предполагая продолжительный простой, руководство ЗАО «Управление-15 Метрострой» приняло решение в целях безопасности забетонировать лоб забоя наклонного хода, прим. ред.). Конечно, на рубке бетона было потеряно драгоценное время. Сейчас мы берем грунт под двадцать шестое кольцо и параллельно продолжаем вырубку бетона. Получается, что в настоящее время мы лишь приступили к проходке участка с постоянной обделкой.

Вообще, что представляет собой тьюбингокладчик? Это металлический каркас с многочисленными площадками, распределенными по всей площади забоя для удобства работы проходчиков. Монтаж чугунной обделки происходит при помощи специальной механической «руки» тьюбингокладчика. Отбойными молотками забой выбирается на 0,75 м. (ширина кольца) по всей площади, начиная со сводовой части. Далее проходчики заводят деревянную кровлю, спускаясь все ниже устанавливая расстрелы, укрепляя таким образом забой и продолжая выбирать породу по направлению к подошве. Затем выполняется монтаж кольца, а тьюбингокладчик продвигается вперед. Цикл повторяется на каждом кольце.

Сейчас в своде обработка забоя выполняется в шесть молотков, но в центральной части или как говорят, в «ядре» забоя на выборке породы работают уже до восьми проходчиков. Для полноты картины замечу, что нередко в комплекте с тьюбингокладчиком на проходке работает породопогрузочная машина. Специальным захватом она собирает с настила отбитую породу и пересыпает в скип. И это большой плюс – в противном случае перебрасывать грунт приходится вручную,



Скромные герои, строители долгожданных станций

а это, сами понимаете, не очень быстро и довольно утомительно. К сожалению, у нас породопогрузочной машины нет. Не исключено, что из-за отсутствия этой машины проходка будет выполняться медленнее: одно дело когда осыпающуюся породу отгружает специальная машина и совсем другое, когда породу пересыпает человек – он не может находиться в опасной зоне во время обработки забоя. Поэтому ручная перегрузка породы возможна только во время остановки проходки. С другой стороны, и большого скопления породы внизу забоя допускать нельзя, поэтому остановки приходится делать часто.

После установки кольца выполняется первичное нагнетание. Обычно в сводовой части допускается общее на-

гнетание на два кольца, а вот лотковую часть необходимо нагнетать в каждом кольце сразу, как только его замкнули, чтобы «лоток» никуда уже не ушел со своего места, заданного маркшейдерскими отметками. Очень важно, чтобы нагнетание выполняли опытные и квалифицированные проходчики: грамотная работа с подающим оборудованием и шлангами имеет первостепенное значение; если проходчик опытный и подающая система работает «как по маслу», значит и бригада не простаивает. Нагнетание на участке будет организовано по стандартной схеме: растворный узел, бетоновод, подающие трубы, шланги. Добавлю, что обычно операцию нагнетания проходчики стараются совместить с какими-либо вспомогательными работами в забое, например с передвижкой тьюбингокладчика, с наращиванием пути скиповой телеги и т.д.

«М»: В чем, по Вашему, основная организационная трудность этой проходки?

– Давно не было проходческих работ, бригады не работали на проходке единой командой, мы потеряли многих квалифицированных специалистов. И сейчас приходится формировать работоспособный коллектив «в условиях реального времени». В определенном смысле это всегда естественный отбор: бригада сама «скинет балласт», никто не будет кормить лентяев и халзявщиков. Лишний рот здесь никому не нужен. Существует принятый план: 17 колец в месяц, его надо выполнять и это вполне реально.

Память

Дорогие друзья!

Мы снова обращаемся к вам с просьбой о помощи в поисках метростроевца. На сей раз речь идет о литографии художника Давида Борисовича Боровского «Бригадир метростроевец», датированной 1975 годом. Если вы что-то знаете о человеке, запечатленном на литографии, или обстоятельствах ее создания, пожалуйста, сообщите в редакция по телефону 635-77-28 или по электронной почте metrostroitel@mail.ru



НОВЫЕ ЭСКАЛАТОРЫ БУДУТ ВИСЕТЬ В ВОЗДУХЕ !

15 мая на складе УПТК – филиала ОАО «Метрострой» мы увидим комплекты четырех новых эскалаторов, предназначенных для установки в наклонный ход станции «Спортивная-2».



Главный инженер ЗАО «СМУ-9 Метрострой», Дмитрий Сергеевич Кофан:

– По договору между ОАО «Метрострой» и немецким концерном ThyssenKrupp AG поставка эскалаторов в наклонный ход станции «Спортивная-2» произойдет не позднее 15 мая. Мы уже получили технологический проект, регламентирующий опуск и монтаж эскалаторов в наклонном ходе строящейся станции. В настоящее время активно развивается подготовка к предстоящей ответственной работе, приобретается и испытывается вся необходимая оснастка, техническое оснащение, оборудование.

Должен сказать, что новые эскалаторы кардинально отличаются от устанавливаемых ранее на станциях петербургского метрополитена и по исполнению, и по режиму работы, и по составу основных конструктивных элементов. Иными словами, это принципиально другие устройства. Но первостепенное отличие заключается в том, что новые эскалаторы монтируются без боковых проходов, необходимых для обслуживания, поэтому их монтаж и наладка могут выполняться только со стороны рабочего полотна через технологические проемы. Безусловно, как в любом устройстве, в такой конструкции есть свои

минусы и плюсы. Плюс очевиден: прежде всего данная конструкция позволяет установить в зону наклонного хода «Спортивная-2» четыре эскалатора. Минус так же лежит на поверхности – выполнять текущий технологический осмотр этого эскалатора возможно только из пассажирской зоны, то есть в перспективе совершать ТО такого устройства будет более чем затруднительно. Каким бы качественным не был механизм, но подтвержденные временем классические нормы и требования никто не отменял. А вот с этим как раз могут возникнуть определенные сложности.

Так или иначе, но 15 мая на складе УПТК-филиала ОАО «Метрострой» мы увидим комплекты четырех новых эскалаторов, предназначенных для установки в наклонный ход станции «Спортивная-2».



Руководил экскурсией по цеху и помогал разбираться в технических тонкостях начальник участка №5 Владимир Николаевич Кузнецов

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

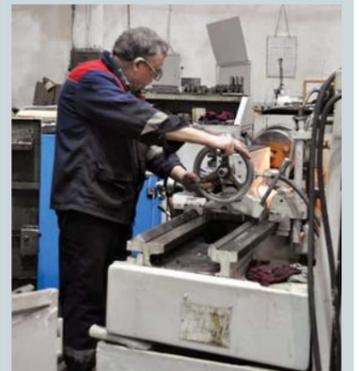
История концерна ThyssenKrupp AG начинается в 1891 году с основания сталелитейного завода в г. Эссен (Германия). На сегодняшний день концерн ThyssenKrupp AG имеет объем продаж более 42,6 миллиардов евро, а количество сотрудников составляет около 177 000 человек. Первый лифт ThyssenKrupp в России был установлен в Останкинской телебашне в 70-е годы XX века. ThyssenKrupp Elevator выпускает широкий ассортимент оборудования – от пассажирских лифтов до подъемников для инвалидов и людей с ограниченными физическими возможностями, а также эскалаторы и пассажирские конвейеры. Лифты и эскалаторы ThyssenKrupp Elevator представлены в 67 странах мира.

При установке они не располагаются по направляющим, как это традиционно имеет место быть в отечественных конструкциях. В процессе монтажа знакомых нам механизмов по наклонному ходу выстраивается сеть направляющих на фундаменте, на котором в дальнейшем жестко монтируется вся механика эскалатора. В нашем же случае эскалаторы предстоит не установить, а вывесить на фундаментах: с заданным шагом по наклонному ходу все 14 зон не жестко, а лишь в определенных точках опираются на железобетонные фундаменты. Таким образом основная часть шеститонных зон в процессе монтажа просто «висит в воздухе». Заметьте, что теперь они транспортируются к месту крепления по предварительно закрепленным в своде наклонного хода монорельсам (траверсам). В своде наклонного хода будет смонтировано четыре монорельса, а к точкам крепления зоны будут опускаться с помощью специальной каретки и лебедок, не касаясь основания тоннеля. В процессе дальнейшего монтажа зоны

будут монтироваться на специальные дополнительные конструкции, которые позволят отрегулировать их положение согласно маркшейдерским отметкам. Весь конструктив устройств крепления и монтажа новых эскалаторов – разработка инженеров Ленметрогипротранса по исходным данным специалистов ЗАО «СМУ-9 Метрострой». Теперь установка новых эскалаторов должна осуществляться строго по графику, который мы обязаны выдержать и точно в срок сдать Метрострою и, соответственно, Метрополитену и городу.

К сожалению, газетного пространства как всегда не хватило для публикации всего интереснейшего рассказа главного инженера о других текущих проектах ЗАО «СМУ-9 Метрострой», в частности, о приобретениях – станках и оборудовании, выводящих «девятку» на новый технологический уровень, а также о развитии проекта собственного эскалатора КТП-V. Читайте продолжение интервью с Дмитрием Кофаном в следующем номере «Метростроителя»!

НА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПЛОЩАДКАХ ЗАО СМУ-9 «МЕТРОСТРОЙ» – НОВЫЕ «УМНЫЕ» СТАНКИ



Поздравляем !

НИКОЛАЮ ИВАНОВИЧУ ВЛАСОВУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 65 ЛЕТ!



2 мая 2014 года исполняется 65 лет замечательному человеку, прекрасному специалисту, отдавшему 37 лет своей жизни строительству метрополитена в Санкт-Петербурге, Заслуженному строителю РФ – генеральному директору ЗАО «Управление-15 Метрострой» Николаю Ивановичу Власову.

Горный инженер Н.И. Власов в 1977 году пришел на работу в Строительно-монтажное управление № 15 Ленметростроя. До этого, закончив в 1971 году Ленинградский горный институт, 4 года проработал в Научно-исследовательском секторе ЛГУ, в качестве научного сотрудника. С 1975 по 1977 год Николай Иванович работал на севере в Норильском шахтопроходческом тресте горным мастером, начальником участка. Работал хорошо – в 1975 году награжден знаком «Победитель социалистического соревнования 1975 года». Не забывал и науку – в 1976 году был награжден Почетной грамотой Норильского правления НТО. В 1977 году Н.И. Власов возвращается в Ленинград и поступает на работу в СМУ-15, начальником смены. В этот период принимает участие в двух сложнейших кессонных проходках. Через год, Н.И. Власов назначается начальником участка на шахте №316, ст. «Черная речка», где в 1979 году, была осуществлена скоростная проходка. За календарный месяц комплексом КТ-1-5,6 было сооружено 1070 метров готового перегонного тоннеля метрополитена, впервые в мировой практике был перекрыт рубеж 1000 погонных метров тоннелей этого класса. За участие в скоростной проходке и огромный личный вклад Н.И. Власов был награжден медалью «За трудовую доблесть» и именными часами Министерства транспортного строительства СССР. С 1984 по 1988 год Н.И. Власов работает главным инженером ТО №10 Ленметростроя в г. Кировске, Мурманской области.

В 1988 году Николай Иванович в качестве главного инженера возвращается в Ленинград, в СМУ-15. С 1988 по 2000 год Н.И. Власов руководит строительством станций метро «Старая Деревня», «Крестовский остров», «Командантский проспект».

С 2000 по 2011 год Н.И. Власов работает генеральным директором, созданной им горностроительной фирмы ЗАО «Метро-

подземстрой». Одна из важнейших, выполненных с высочайшим качеством, работ ЗАО «Метроподземстрой» – строительство на «Метробетоне» цеха инертных материалов по изготовлению тубингов, для ТПМК «Виктория», покорителя размыва. За плодотворный труд в эти годы Н.И. Власов награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», Знаком «Строительная слава», ему присуждаются звания «Почетный строитель России» и «Заслуженный строитель Российской Федерации».

В 2011 году Н.И. Власов в очередной раз возвращается – в ЗАО «Управление-15 Метрострой» теперь уже генеральным директором. Под его руководством был выполнен огромный объем работ по строительству Фрунзенского радиуса. Коллективом предприятия были сооружены наклонный ход и вестибюль ст. «Международная», ствол и нижний вентиляционный узел ш.621. В декабре 2012 года были введены в эксплуатацию станции метрополитена «Бухарестская» и «Международная». ЗАО «Управление-15 Метрострой» перешло на новые строительные площадки Фрунзенского радиуса, где в 2013 году, под руководством Николая Ивановича Власова, на площадке «Южная» был сооружен стартовый котлован, часть двухпутного перегонного тоннеля, смонтирован тоннелепроходческий комплекс «Herrenknecht», и успешно осуществляется проходка перегонного тоннеля к ст. «Проспект Славы», где ведутся работы по сооружению наклонного хода №2. Все порученные ЗАО «Управление-15 Метрострой» работы, были выполнены в срок и в этом огромная заслуга Генерального директора. Получив проект и объект строительства, Николай Иванович, как опытный дирижер оркестра, проигрывает с коллективом все детали и нюансы, ничто не брошено на самотек и авось, только точный расчет, инженерная подготовка и вдохновенный труд.

Дорогой Николай Иванович!

Примите в день Вашего 65-летия теплые и сердечные поздравления от коллектива ЗАО «Управление-15 Метрострой»! Мы гордимся тем, что сделано и уверены, что под Вашим руководством, наш коллектив ожидает большая и интересная работа, строительство новых станций, уверенное и стабильное движение вперед. Будьте здоровы, успешны и счастливы.

С Юбилеем Вас, с 65-летием!

ЕВГЕНИЮ НИКОЛАЕВИЧУ ИЛЬИНУ – 65!



20 апреля 2014 года отметил юбилей заместитель начальника производственно-распорядительного отдела Евгений Николаевич Ильин.

Свою трудовую деятельность в структуре Метростроя Евгений Николаевич начал в 1976 году. По окончании Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта грамотный инженер, профессионал высокой квалификации, Евгений Николаевич зарекомендовал себя как опытный, принципиальный специалист. В коллективе пользуется заслуженным уважением, общителен, внимателен, доброжелателен к коллегам. За умелое выполнение сложных производственных заданий и высокую ответственность в работе Евгений Николаевич награжден многими почетными грамотами и благодарностями ОАО «Метрострой», медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга».

Уважаемый Евгений Николаевич! Примите искренние поздравления с юбилеем! Желаем крепкого здоровья, неиссякаемой энергии и благополучия!

Редакция газеты приносит свои извинения Геннадью Евгеньевичу Климуцу за досадную ошибку в имени (на стадии технической подготовки номера имя и отчество поменялись местами).

День Победы

Листая фронтovou альбом

Павшим и живым солдатам
Великой Отечественной

ВОЕННЫЕ ФОТОГРАФИИ

Доводилось нам сниматься
И на снимках улыбаться
Перед старым аппаратом
Под названием «фотокор»,
Чтобы наши светотени
Сквозь военные метели
В дом родимый долетели
Под родительский надзор.
Так стояли мы с друзьями
В перерывах меж боями.
Сухопутем и морями
Шли, куда велел приказ.
Встань, фотограф, в серединку
И сними нас всех в обнимку:
Может быть, на этом снимке
Вместе мы в последний раз.
Кто-нибудь потом взглянется
В наши судьбы, в наши лица,
В ту военную страницу,
Что уходит за кормой.
И остались годы эти
В унибrome, в бромпортрете,
В фотографиях на память
Для отчизны дорогой.

Юрий Визбор



Память

Лидия Константиновна Фарберова:

6 апреля Лидия Константиновна Фарберова отметила 85-летие. Но, глядя на нее, не верится совсем: бодрый молодежавый голос, прекрасное чувство юмора, искренняя улыбка и подвижность, которой позавидуют и многие 30-летние. Удивительно еще и то, что Лидия Константиновна пережила Великую Отечественную войну, но кажется, что от этого оптимизма в ней стало вдвое больше.



Лидию Константиновну Великая Отечественная война застала 12-летней девочкой.

– Когда началась война, я закончила 4-й класс, – вспоминает она. – С июня 1941 года мы никуда из Ленинграда не выезжали, пережили в осажденном городе все 900 дней блокады. Первая блокадная зима была самой жестокой: 125 грамм хлеба – моя дневная норма. С сентября по октябрь 1941 года еще кое-как тянули, а к декабрю продукты закончились, наступили морозы. Очень много тогда от голодной смерти померло ленинградцев... Весь 1941 год я не ходила в школу, а в 1942 году пошла в 5 класс. Тогда же, с 1942 года стало немного полегче: в осажденный город поступало продовольствие с Ладоги. Мы, пятиклассники, уже считались взрослыми. Когда моя тетька, имевшая 3 детей, захотела эвакуироваться

и взять меня с собой, ей сказали, что я еще могу защищать Ленинград и не отпустили. Тетька не захотела расставаться с моей мамой (своей сестрой) и никуда не поехала, так и оставалась в Ленинграде.

С 1942 по 1943 год я практически не училась: наши классы мобилизовали на посадку и уборку овощей. Младшие классы оставили на обучении, но и они сидели по большей части не за партами, а прятались в бомбоубежище: враг бомбил по-страшному. Помню, что учиться начала только 15 октября 1943 года, когда мне было уже 15 лет. В ноябре 1943 года нам вручили медали «За оборону Ленинграда», а впоследствии признали участниками Великой Отечественной войны. По возрасту, конечно, я не могла участвовать в боевых действиях. Я, как и многие школьники в то время, работала на

полях под обстрелом фашистов, гудящими вражескими самолетами и сбрасываемыми и разрывающимися бомбами...

Старшеклассницами нас отправляли работать в госпиталь, где мы принимали раненых солдат. Еще девочки были, худые, угловатые... Солдаты, особенно те, что постарше, стеснялись перед нами за свою наготу, а мы и внимания уже не обращали – сколько их за день поступало раненых...

Обо всех ужасах войны, стиравших человеческие грани, Лидия Константиновна и сейчас рассказывает так, как будто это происходило не с ней.

– Тогда мы, подростки, воспринимали все по-другому, – говорит она. – У меня не было чувства страха. Слишком ужасной была действительность, и порой в происходящее трудно было поверить.

День Победы



На фотографии в газете нечетко изображены бойцы, еще почти что дети, герои мировой войны. Они снимались перед боем — в обнимку, четверо у рва. И было небо голубое, была зеленая трава. Никто не знает их фамилий, о них ни песен нет, ни книг. Здесь чей-то сын и чей-то милый и чей-то первый ученик. Они легли на поле боя, — жить начинавшие едва. И было небо голубое, была зеленая трава. Забыть тот горький год неблизкий мы никогда бы не смогли. По всей Россииobeliski, как души, рвутся из земли. ...Они прикрыли жизнь собою, — жить начинавшие едва, чтоб было небо голубое, была зеленая трава.



Римма Казакова.
«Советская Россия», 1974.



«ВОЙНА ДАЛА НАМ МУЖЕСТВО...»

Как-то раз, помню, я шла к Балтийскому вокзалу по проспекту Москвиной, и в меня попал осколок разорвавшегося снаряда. Мне повезло — рядом был госпиталь, и меня успели спасти, вытащить осколок.

Еще был случай, который отчетливо запомнился. В 1942 году, в канун Нового года, мы шли в гости, проходили недалеко от Финляндского вокзала, когда началась бомбежка. Мы бросились спасаться. Помню, там были большие урны, и когда здание загорелось, одна женщина от ужаса залезла в эту урну вниз головой, только ноги торчали. И мне от страха стало смешно, я смеялась истерическим смехом и не могла остановиться. Это продолжалось еще несколько месяцев: как только бомбежка — у меня приступ смеха. Это было нервное расстройство, потом оно прошло.

Были и другие воспоминания, в которые сейчас уже трудно поверить. Как шла одна к бабушке через Охтинское кладбище, а за мной погнался мужчина, хотел убить и съесть, и как одна соседка пригласила на студень, сваренный из умершего от голода сына...

Война искорежила многих, и смертельный голод толкал на крайние поступки.

Тогда у меня, у девочки, чувство голода перекрывало чувство страха. Есть хотелось постоянно, а еды не было. Питались, чем придется: клейстером, «дурандой», лепешками из лебеды, овощами... И, наверное, единственное, чего действительно боялись, это если снаряд попадет в идущего рядом с тобой.

Во время войны старались по возможности сохранять хорошие традиции: отмечали праздники, ходили в гости. Я участвовала в самодеятельности, мы выезжали выступать на передовые, часто под огнем врага. Это поддерживало боевой дух, разгоняло давящие мысли.

Самый главный для меня праздник — был и остается — это 27 января, день снятия блокады Ленинграда. Что тогда было — не передать! Улицы были заполнены криками: все радовались, целовались... И те, кто потерял, и те, у кого родные выжили. День снятия Блокады в нашей семье отмечают все.

После окончания школы Лидия Кон-

стантиновна отучилась в медицинском училище и с 1954 по 1965 год работала в Метростроевской поликлинике. Потом была переведена в ЖКК (РЭУ) и работала заведующей яслями вплоть до выхода на пенсию в 1990 году.

— Война, конечно, не могла не оставить след в жизни, — говорит Лидия Константиновна, — но не сломала, нет. Я по жизни оптимист, в детстве занималась гимнастикой, любила танцевать — да и сейчас люблю! Знаете, война дала мужество, закалку и научила в жизни правильно оценивать вещи, отделять зерна от плевел. Научила тому, что есть главное и второстепенное, и все, что человеческое, не материальное — то и главное, а на досадные мелочи не нужно обращать внимания.

Сейчас бы, конечно, я такое уже пережить бесстрашно, как в юности, не смогла. У меня большая семья: дочь, внуки, правнучка. За них теперь боюсь, не за себя, это и держит...

ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ МАЙ



- 5** Нина Федоровна БУРЕЕВА (СМУ-19) — 65-летие
Зинаида Ивановна КУПЦОВА (ЛМЗ) — 75-летие
- 9** Раиса Александровна ИВАНОВА (СМУ-19) — 75-летие
- 11** Наталья Александровна ШУРУНОВА (Поликлиника) — 65-летие
- 13** Николай Анатольевич ТУЛЬЦЕВ (ТО-3) — 60-летие
- 22** Инна Самуиловна БЕЛЕНКОВА (Поликлиника) — 80-летие
- 23** Фаина Александровна ГЕРАСИМОВА (Семнадцатое управление) — 65-летие

БЛОКАДУ ВСПОМИНАЮ ТОЛЬКО ВО СНЕ



Как началась для Вас блокада?

– Когда война началась мы с десятилетней сестренкой гостили у бабушки в деревне Торошковица, под Лугой. В августе к Луге подступил немец и мы побежали в Ленинград. На машинах двух «малолеток» подвозили военные, на тракторе «подкидывали» до ближайшей деревни колхозники. В Луге впервые попали под бомбежку. Забрались с сестренкой в пригородный поезд, спрятались под скамейку... Дети конечно, иначе не скажешь. А бомба-то попала не в поезд, а в здание общежития железнодорожного училища. Погибло много ребят.

В Ленинграде мы жили в доме на углу Литейного и Невского, поэтому все бомбежки и обстрелы для нас с сестренкой были еще впереди. А пока мы сидим на лестничной площадке в своем доме на Литейном проспекте с банкой меда от бабушки и ждем с работы маму. Сколько радости было когда она наконец пришла!

Николай Николаевич Прокофьев трудился на железной дороге пятьдесят лет. В Ленинграде пятнадцатилетним парнишкой начал работать учеником слесаря в вагонном депо, а закончил свой трудовой путь заместителем начальника Витебского отделения железной дороги по безопасности движения поездов. Всю блокаду Николай Николаевич работал на Дороге Жизни. Слесарем, осмотрщиком вагонов, мастером, инструктором в вагонном депо, ревизором по безопасности, словом, должности не выбирал, чинов высоких не искал.

Как Вы жили и работали в блокадном городе?

– Учеба моя кончилась, в школе разместился госпиталь. В сентябре чтобы получить рабочую карточку, стал искать работу и в депо на Финляндском вокзале меня взяли учеником слесаря.

К зиме с продовольствием становилось хуже с каждым днем, ночные бомбежки и авианалеты стали спутниками нашей жизни. Управдом выдал багры и клещи и мы, мальчишки сбрасывали с крыш зажигательные бомбы. На моем счету двенадцать «зажигалок»! Ночь – на чердак, утром в депо на работу. Ремонтировал грузовые вагоны под перевозку зерна, чечевицы, овса; на Ладоге зерно перегружали с барж в наши вагоны и везли в Ленинград.

Перед уходом на фронт отец откуда-то принес полмешка отрубей и пятьдесят плиток столярного клея. Если бы не эта прибавка к карточкам, наша семья выжила бы едва. Декабрь–январь 1942 года были самыми страшными. До Финляндского вокзала с Литейного я ходил на работу пешком. Утром, если дружинницы не успевали убрать брошенные, недовозенные до кладбища тела, шел буквально по трупам.

Как-то я обнаружил, что в дворовой прачечной из трубы течет холодная вода. Очень хорошо – теперь не надо с санками ходить к проруби на Фонтанку. Во время блокады прачечные заменили морги. Со всех домов нашего двора в эту прачечную сносили умерших. Однажды, я пришел за водой рано утром, стал набирать и вдруг на штабеле с трупами увидел мужчину с ножом – он отрезал мяг-

кие части с мертвых тел. Этот человек тоже увидел меня и стал спускаться вниз. Я бросил ведро и побежал, он за мной. Не понимаю, как я успел влететь на четвертый этаж и запереть дверь. Два дня боялся выходить из квартиры. На рынке продавались так называемые «котлеты», на «котлеточников» регулярно проводили облавы, но из-под полы «котлеты» все-равно продавали. Скорее всего тот испугался, что я запомнил его и при случае смогу опознать.

И покупали?

– Конечно покупали. И за деньги и за «мишуру» – за сережки, за колечки...

Как Вам помнится Дорога Жизни?

– Уже 12 сентября в Ленинград через Ладогу пришли две баржи с мукой и причалили к поселку Осиновец. Еще не было никаких причалов, только рыбацкие «приколы». Фактически с этого момента началось строительство пирсов и подъездов, перевалочных станций – «Каботажная», «Ладожское озеро», «Костыль», «Болт», а вблизи Осиновецкого маяка была построена станция «Осиновец». Уже в ноябре станции заработали с полной нагрузкой.

Однако суточный завоз продовольствия не восполнял и трети ежедневной потребности в продуктах. В конце ноября от истощения умерло свыше 11 тысяч ленинградцев. Наш пункт технического осмотра вагонов находился в Мельничьем ручье. Там локомотивы заправлялись водой и углем. От Невского проспекта каждый день я ходил пешком до Финляндского вокзала и ехал на работу в Мельничный ручей. Мы ремонтировали вагоны, которые шли на станции Борисова Грива

и Каботажная. На Каботажной эвакуированные ленинградцы из вагонов пересаживались в автомобили, доставлялись на берег Ладоги и переходили на баржи или в машины. По Дороге Жизни, через Всеволожск до самой Ржевки в основном по ночам цугом шли автомашины с продуктами.

Как кормили рабочих Дороги Жизни?

– Нас кормили по рабочим карточкам, а дополнительно давали «дрожжевой суп» и шроты – выжимку из арахисовых орехов. Для многих семей, в том числе и для нашей, этот суп был спасением, сестренка опухала от голода, и выжила только благодаря этой ничтожной прибавке.

Как складывалась Ваша жизнь после прорыва блокады?

– К концу 43-года мама устроилась рабочей на станции «Мельничный ручей» – топить печки, кипятить воду. Нам выделили брошенный деревянный домик. Теперь я мог добираться на работу очень быстро, а сестренка тут, в Мельничном ручье пошла в школу. После войны поступила в техникум, потом ее отправили в Кишинев, там она проработала много лет главным инженером на протезной фабрике. Теперь Кишинев – не наша страна, да и сестра моя умерла – два года назад, прямо в день Победы. У меня как-то кроме жены никого на свете не осталось – и дочка и внук и внучка, все умерли. Доживаем свой век с женой...

Сейчас Николаю Николаевичу 89 лет, он активно работает в комитете ветеранов-железнодорожников. Медалей за труд, смеется, некуда вешать, но самая дорогая – «За оборону Ленинграда». Низкий Вам поклон и крепкого здоровья, дорогой ветеран!

ОТ МОСКВЫ ДО ЛЕНИНГРАДА ЧЕРЕЗ СТАЛИНГРАД



Полковник в отставке Николай Егорович Кизенков начал свой боевой путь молодым курсантом Вельского Военного училища химзащиты Красной Армии. Страна готовилась к решающей битве под Москвой и в столице был создан центр подготовки специалистов химической защиты рот первого эшелона. К началу декабря последний штурм Москвы выдохся и наши войска перешли в контрнаступление. В эти горячие дни Николая Кизенкова в составе группы, отличившихся в боях курсантов, направляют в училище противовоздушной обороны военно-морского флота в город Энгельс.

В ночь на 15 сентября началась переправа. Река кипела от взрывов. Сотни воинов погибли в свинцовых водах реки. А те, кто доплыл до правого берега, сходу вступали в бой.

Пройдут годы, и появится немало домыслов о том, кто сражался тогда на Волге, проявив стойкость, поразившую мир. Все дело, мол, в том, что на волжском берегу воевали штрафные батальоны. Нет, в Сталинграде была совсем другая история. На Волгу были направлены воздушно-десантные корпуса – элитные войска Красной армии. Дивизия А.И. Родимцева – бывший 3-й воздушно-десантный корпус, первой прибыла в Сталинград. В одном из интервью А.И. Родимцев говорил: «Как могли мы удержаться на последнем рубеже, когда до Волги оставалось 200-300 метров? Десантники прошли особую подготовку. Они были психологически подготовлены к бою в тылу врага, в полном окружении, владели всеми видами стрелкового оружия, умели вести разведку и знали саперное дело».

Напомним, что в известном всему миру доме Павлова воевали гвардейцы генерала Родимцева. Об этом рассказывал сам генерал: «В сентябре 1942 года мы наблюдали за четырехэтажным домом, который закрывал от нас площадь. Сколько в нем фрицев мы не знали. Группа разведчиков сержанта Якова Павлова пробравшись ночью в дом вступила в ночной бой. Бой в здании – самый тяжелый, его исход решают находчивость и смелость. Утром

разведчики Павлова выбили немцев. Мы правили им подкрепление – пулеметчиков, снайперов, минометчиков. Никто не считал, сколько атак выдержали защитники этого дома, но взять его немцы не смогли». Дом Павлова сражался до конца сталинградских боев – 58 дней. Это больше, чем оборонялись войска некоторых европейских государств.

О работе сталинградских переправ той поры отзывался в своих мемуарах В.И. Чуйков: «Кто работал тогда на переправах, тот ежечасно, ежеминутно встречался со смертью. Если бы не они, возможно, 62-я армия погибла бы без боеприпасов и продовольствия не выполнив своей задачи. Сталинградские переправы сыграли неоценимую роль в обеспечении армии войсками, боевой техникой, боеприпасами, горючим...»

В тех тяжелейших боях за город командир 37-мм зенитного орудия главстаршина Николай Кизенков сбил несколько самолетов противника.

В декабре 43-го шестьдесят морских офицеров-зенитчиков, в том числе и Николай Егорович Кизенков перебрасывают на Ленинградский фронт, где готовился прорыв блокады Ленинграда. 12-18 января 1943 года в звании командира огневого взвода зенитной батареи лейтенант Николай Кизенков принимал участие в операции прорыва кольца блокады.

– Главная задача войсковых частей противовоздушной обороны – не допустить

воздушных ударов противника по нашим войскам, – рассказывает ветеран. Частями противовоздушной обороны было отражено 272 налета, из них 193 – ночных. Все противовоздушные боевые операции осуществлялись через посты наблюдения. На вышке стоит военнослужащий с биноклем и наблюдает воздушное пространство в радиусе 5-6 км. О приближении противника докладывалось на ротный пост, оттуда – на батальонный, далее на полковой, наконец – на главный пост. За это время самолет противника мог вполне отбомбиться и улететь... Вот почему при отражении ночных налетов мы в основном вели заградительный огонь. При этом каждый снаряд зенитного орудия по цене стоил хромовые офицерские сапоги... К Ленинграду пытались прорваться многие тысячи немецких самолетов. Но этого не допустили: только в зоне зенитного огня флотские зенитчики Балтики сбили 429 самолетов противника, а на дальних подступах к городу наши летчики сбили 1350 самолетов. Ленинградские части противовоздушной обороны уничтожили 1561 самолет. Ладожский дивизион ПВО уничтожил 592 самолета. Одним словом мы сбили каждый четвертый вражеский самолет при попытке подобраться к городу. В войсках ПВО страны наша система обороны была самой эффективной!

Член Совета ветеранов войск противовоздушной обороны Балтийского флота, заместитель председателя Комитета ветеранов войны – однопольчан Петербурга, полковник Николай Егорович Кизенков награжден орденом Отечественной войны 1-й степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «За взятие Кенигсберга», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне», медалью Жукова и многими другими. С днем великой Победы, дорогой Николай Егорович!

БЕРЛИНСКОЕ МЕТРО В МАЕ 1945-ГО



Вкратце напомним версию, которая предлагалась на протяжении длительного времени. В ходе военных действий городской транспорт, включая метро, 23 апреля 1945 года перестал функционировать. Тоннели метро были подготовлены к боевым действиям: сооружены специальные кирпичные перегородки, станции превращены в неприступные ДОТы, а по тоннелям перебрасывались в нужное место войска.

В ночь с 26 на 27 апреля по изуверскому приказу Гитлера, боявшегося, что советские войска по тоннелям метро подойдут к бункеру Имперской канцелярии, были открыты шлюзы, и мутные воды Шпрее затопили метро, унеся с собой несколько тысяч жизней мирных граждан, укрывавшихся на подземных станциях.

Для того, чтобы читателям было понятнее, что же происходило на самом деле в тоннелях метро в 1945 году необходимо дать небольшую историко-техническую справку. Территория Берлина рассечена с юго-востока на северо-запад рекой Шпрее, имеющей ширину и глубину своего русла соответственно 100 и 2,5-3 м, кроме того, в городе проложено несколько каналов, наибольшим из которых по своим параметрам является Ландвер-канал, проходящий по южной части центра города. Берега всех водотоков в черте города укреплены каменными набережными. Геология города представлена сильно обводненными песками с высоким уровнем грунтовых вод. Сооружение сети метрополитена, состоявшей из 5 линий, было завершено в декабре 1930 года, то есть почти за три года до прихода Гитлера к власти.

Из общего протяжения 80,1 км 16,8 км было проложено на эстакадах или по поверхности земли, остальные 63,3 км – в тоннелях мелкого заложения, сооруженных открытым способом, без учета возможности ведения военных действий. Сооружение всех пересечений тоннелей метро с водными преградами также осуществлялось открытым способом, в очень стесненных условиях сложившейся городской застройки и было очень подробно освещено в технической литературе того периода, причем в ней отсутствуют намеки на существование какой-либо системы шлюзов. Помимо метрополитенов в Берлине имелся тоннель протяженностью 5,8 км для транзитного пропуска пригородных электропоездов с севера на юг через центр города. Этот тоннель сооружался в период с 1932 по 1939 гг. также открытым способом, но уже имел несколько усиленное перекрытие и устройство герметизации в виде шандорных затворов. Способы его сооружения были так же достаточно подробно описаны в технической литературе. Кроме того, в этот тоннель был сделан выход из расположенного в непосредственной от него близости бункера Имперской канцелярии, сооружение которого велось в период 1942-1944 годов.

Заметим, что метрополитены не могут себе позволить иметь в своем хозяйстве технически сложное и дорогостоящее инженерное сооружение – систему шлюзов для затопления тоннелей – по причине крайней опасности, которой бы постоянно подвергались во время эксплуатации пассажиры, в случае любого, даже самого незначительного отката работы этой системы.

Так вот, по данным, полученным автором из Управления городского транспорта тогдашнего Западного Берлина, со ссылкой на городской архив и книги «Берлинское метро за 50 лет 1902-1952 годов», а так же отчета железнодорожных войск ГСВГ «О затопле-

Время неумолимо уносит нас от событий завершающего этапа Великой Отечественной войны – битвы за Берлин, к сожалению, иногда искажая эти события.

Так произошло с эпизодом затопления берлинского метро. Недостаток информации по данному вопросу на протяжении более чем 50 лет породил легенду, которая неоднократно появлялась на страницах газет, в кадрах серьезных и не очень художественных фильмов, а так же, в ряде исторических исследований и учебниках.



нии и восстановлении тоннеля пригородных электропоездов» удалось установить следующую картину.

По состоянию на 19 апреля 1945 года движение поездов метро происходило на 75% протяженности сети. Остальные участки были сильно повреждены в основном в результате авианалетов. В последующие двое



суток восточный участок линии В, проходящий по эстакадам, был подвергнут сильному артобстрелу и движение уже не возобновлялось. С 23 апреля на подземных линиях С, D и E поддерживались крайне незначительные объемы сообщения, а на линии А из-за сильных повреждений движение осуществлялось по челночной схеме на нескольких однопутных участках в западной части города.

С 21 апреля было прекращено движение электропоездов через железнодорожный тоннель. Начались работы по герметизации, которые удалось выполнить только на южном портале, да и то не в полном объеме.

После артобстрела электроподстанции, расположенной в нижнем течении Шпрее, с 18 часов 25 апреля 1945 года вообще прекратилась подача электроэнергии в энергосистему метрополитена. Еще через некоторое время все тоннели и станции погрузились в кромешную тьму, делая невозможным использование тоннелей и станций метро ни для ведения военных действий, ни для укрытия населения. Кроме того, во время бомбежки произошедшей в ночь со 2 на 3 апреля 1945 года, две авиабомбы попали в русло реки Шпрее на участке, где проходят тоннели между станциями «Klosterstr» и «Markishes



Museum» линии А. В результате чего в восточной стене тоннеля образовались две пробоины, через которые стала поступать вода в объеме 250 л³/ч, которую откачивало специальное пожарное подразделение. Движение поездов на этом участке было прервано. В связи с началом боев в городе и нехваткой пожарных команд и насосов, работы по откачке были прекращены и поступающая вода постепенно заполнила тоннели между станциями «Alexanderplatz», и «Potsdamer Platz», а также прилегающие участки линий D и E.

Незначительные военные действия все же отмечались в зонах расположения выходов со станции или на порталных участках, но не могли носить скоординированный характер. Известен случай неудавшейся попытки прорыва отряда СС из Имперской канцелярии по еще незатопленным тоннелям метро в тыл наших войск.

Для исключения возможности осуществить штурм бункера имперской канцелярии через тоннель пригородных электропоездов 2 мая 1945 года в 7.55 специальными подразделениями СС было подорвано перекрытие тоннеля под Ландвер-каналом. Водой было затоплено все пространство тоннеля от портала до портала. Поднявшаяся вода стала поступать на ранее незатопленные участки линии С через пересадочный коридор станции «Friedrichstr». К 8 мая 1945 года произошло затопление тоннеля этой линии на протяжении 8 км между станциями «Wedding» и «Gneisenaustr».

В результате других повреждений в тоннели стала поступать грунтовая вода, а так же вода и канализационные стоки из поврежденных труб городских коммуникаций. За годы войны подземные участки метро получили повреждения в 144 местах, наземные – в 33, тоннель пригородных электропоездов – в 28 местах. 19,8 км тоннелей метро, что составляло 1/3 от общего их протяжения, оказались затопленными водой, суммарный объем которой составил 980 000 м³. В метро погибло 400 человек, причем большая часть из них погибла 3 февраля 1945 года в результате массовой бомбардировки Берлина, произошедшей в тот день: на станции «Hallesches Tor» под воздействием упавшего цоколя памятника обрушилось перекрытие станции – погибло 43 человека, на станции «Bayerischer PL» – авиабомба пробила перекрытие станции и взорвалась внизу – погибло 63 человека, на станции «Memeler Str.» 3 авиабомбы пробили в нескольких местах перекрытие станции и взорвались на платформе – погибло около 200 человек.

Таким образом из выше перечисленного можно сделать следующие выводы:

Тоннели метро к обороне заранее никто не готовил, так как поезда ходили что называется «до последнего», а после неожиданного прекращения подачи электроэнергии для каких-либо строительных работ уже не было никаких технических возможностей.

Многие тысячи утонувших в тоннелях метро – это ничто иное, как плод фантазии, поскольку людей в тоннелях, находящихся без освещения уже несколько дней просто быть не могло.

Этой заметкой хотелось бы прервать дальнейшую цепь домыслов, хотя бы в одном, может быть не очень значительном эпизоде Великой Отечественной Войны. Ведь история должна состоять из фактов.

Павел Пузанов
(Фото из коллекции автора)

Интервью

СЕРГЕЙ ПЛАУМ: ОСОБОЕ СОСТОЯНИЕ ДУШИ



Сергей Плаум – представитель метростроевской династии Плаумов. Его отец, Дмитрий Анатольевич Плаум, заместитель генерального директора, а дед – Анатолий Иванович Плаум – генеральный директор ЗАО «Метромаш». После окончания ПГУПС и Сергей вот уже 6 лет продолжает дело династии Плаумов: сейчас он занимается подготовкой производства, является начальником ПТО в ЗАО «Метромаш».

Однако поводом для встречи послужило не это. Кроме метростроения, у Сергея есть и другое давнее увлечение – музыка.

– Интерес к музыке появился лет с 13, – рассказал Сергей.

– В школе один из друзей научился играть на гитаре, потом научил меня. Кстати, музыкального образования у меня нет – я самоучка. На сегодняшний день я освоил фортепиано, гитару, звукорежиссуру, являюсь вокалистом и композитором.

Мне повезло, в жизни я встречал очень интересных и творческих людей, с которыми мы создавали различные музыкальные проекты. Первая группа Untitled образовалась в 2004 году.

С тех пор состав группы неоднократно менялся, сейчас мы существуем под названием Silent Space. В составе группы – Михаил Степаненко (бас-гитарист), Григорий Левин (барбанщик), Андрей Караваев (электронщик), Сергей Плаум



(композитор, гитарист, вокалист и иногда клавишник). Silent Space играет в стиле пост-рок, близкому к творчеству групп Joy-Division и Pink Floyd, и выступает в небольших музыкальных клубах города: Пятница, Орландина, Арктика, Цоколь ...

– Мы собираемся раз в неделю и играем для души, – говорит Сергей. – Был момент, когда нас услышал один продюсер и предложил перейти на профессиональный уровень, но для этого все свободное время требовалось посвящать музыке, репетициям... Круглосуточно пропадать в студии в течение долгого времени и без обещаний чего-то достичь, просто работать. И на том этапе участники группы решили, что отказаться от привычной жизни в угоду увлечению не готовы... Музыка для участников группы это хобби, возможность выразить себя, особое состояние души.

Помимо группы Silent Space, играющей довольно энергичную музыку, у Сергея есть и другая музыкальная стихия. Он пишет сонаты для фортепиано. Сонаты эти классические, вдумчивые, проникновенные и каждый раз, когда слушаешь их, ловишь себя на мысли, что если бы в какой-то ситуации ты мог бы думать нотами – думал бы именно так.

– Как-то так получилось, что во мне уживаются несколько музыкальных направлений, – говорит Сергей. – С группой делаем одно, сам я иногда ударяюсь и в электронную музыку, и в вечную классику...

В июне этого года у группы Silent Space планируется выступление в клубе Jagger. Следите за афишей!

Спорт

СУПЕРКУБОК ДВУХ СТОЛИЦ

17 апреля в Петербурге впервые в истории российского хоккея на траве разыграли «Суперкубок двух столиц»



Борьба за суперкубок ведется между сильнейшими женскими командами: многократным чемпионом страны, чемпионом России 2013 года клубом ЦСП «Измайлово» (Москва) и обладателем Кубка России 2013 года, серебряным призером прошлогоднего чемпионата хоккейным клубом «Метрострой» (Санкт-Петербург). 17 апреля на стадионе Училища олимпийского резерва № 2 (улица Коммуны, д.39) состоялся первый матч розыгрыша «Суперкубка двух столиц». Победу

в первой игре Суперкубка одержали гости со счетом 4 : 6.

Для обеих команд новый сезон фактически стартовал с данной встречи. Но московские хоккеистки, видимо, осознали это раньше – счёт они открыли буквально первым же ударом по воротам. Сравнивали хозяйки так же быстро: капитан «Метростроя» Олеся Петрова точно пробила штрафной. В итоге на перерыв соперницы уходили при ничейном результате 2:2. Во втором тайме благодаря точному попаданию Ксении

Свеженцевой Петербург выходит вперёд. Однако затем следует серия точных попаданий мячей в наши ворота и в результате москвички одерживают победу 6:4.

Ксения Свеженцева, нападающий ХК «Метрострой»: «В один мяч удержать победу тяжело. Тем более, когда 15 минут остаётся – это прилично большое время. Где-то дрогнули, и посыпались эти голы. Догонять потом всегда тяжелее».

Нужно сказать и о кадровых проблемах, которые тренерский штаб считает одной из причин поражения. Речь не только об отсутствовавшей по причине травмы Елизавете Диановой. Четверо игроков из Анапы, пополнивших состав петербургского коллектива незадолго до матча, ещё не успели подстроиться под тактическую схему «Метростроя».

Алексей Бойцов, главный тренер ХК «Метрострой»: «Конечно, были достойны другого результата. Но не будем делать трагедии. Хотя, честно скажу, проигрыш очень неприятен. Тем более, что всю игру команда владела инициативой, показывала хороший такой современный созидающий хоккей».

Дата ответного поединка будет определена дополнительно. «Скорее всего, второй, решающий поединок, пройдет в Москве в августе», – рассказала президент московской федерации хоккея на траве Ирина Королева. «Дело в том, что именно к концу лета мы планируем сдать в эксплуатацию новое поле для хоккея на траве,

отвечающее всем международным стандартам. ХК «Метрострой» и ЦСП «Измайлово» первыми проведут на нем официальную встречу».

На следующей неделе петербургским девушкам предстоит выезд в другую столицу – белорусскую – на поединки первого тура открытого чемпионата России.



НАША СПРАВКА

Тем временем, на стадионе Спортивного клуба Метростроя на Левашовском проспекте активно ведутся работы по сооружению современного спортивного поля, отвечающего международным стандартам. В августе месяце должны быть закончены плоскостные сооружения и начаты работы по созданию травяного покрытия. В перспективе на этом поле планируется регулярно проводить соревнования по хоккею на траве как российского, так и международного значения.

СПАРТАКИАДА НАБИРАЕТ ХОД

НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС

28 марта в спортивном комплексе ОАО «Метрострой» прошли командные соревнования по настольному теннису. За победу боролись команды 13 организаций. В результате трёхчасовой борьбы в подгруппах определились сильнейшие команды, которые в стыковых поединках определили итоговые места.

О серьезном соперничестве говорят результаты финалов:

За 1 место ЗАО «СМУ-11 Метрострой» – Управление механизации-филиал ОАО «Метрострой» – 2:1

За 3 место ЗАО СМУ-9 «Метрострой» – ЗАО «СМУ №13 Метрострой» – 2:1

За 5 место Управление ОАО «Метрострой» – ЗАО «Метробетон» – 2:1

За 7 место ЗАО «Управление №10 Метростроя» – ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» – 2:1.

Победителем турнира второй год подряд стала команда ЗАО «СМУ-11 Метрострой» в составе: Т. Чижиковой, В. Клопова, В. Щюрупова. Команда Управления механизации-филиала ОАО «Метрострой» на втором месте. Состав серебряных призеров: В. Старкова, А. Васенькин, В. Чукреев, В. Петрунинцев. Третье место у команды ЗАО «СМУ-9 Метрострой»: Э. Тюхлова, Е. Мишаченко, С. Виноградов. Дальнейшие места распределились так: 4 место – ЗАО «СМУ №13 Метрострой», 5 место – Управление ОАО «Метрострой», 6 место – ЗАО «Метробетон», 7 место – ЗАО «Управление №10 Метростроя»,

ДАРТС

16 апреля состоялось первенство ОАО «Метрострой» по дартсу. Спортсмены боролись не только в командном первенстве, но и выявляли сильнейших среди мужчин и женщин (личное первенство). По условиям соревнований каждый участник провёл 10 серий бросков по 3 дротика (набор очков). В командной борьбе с рекордом наших соревнований победу одержала команда ЗАО «Тонельный отряд-3» (2064 очка). Состав победителей:

8 место – ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», 9 место – ЛМГТ, 10 место – ЗАО «Тонельный отряд-3», 11 место – ЗАО «Метрокон», 12 место – ЗАО «Компакт», 13 место – ЗАО «Управление-15 Метрострой».



А. Трофимова, Г. Ващилко, Е. Федоров, В. Гальзанский. Второе место заняла команда ЗАО «Метрокон» (1899 очков), в составе П. Крапивницкой, Д. Ростовского, А. Грибанова, М. Дунчик. Спортсмены Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» (Н. Степанова, П. Попов, Ю. Смирнов, И. Гончаров; 1842 очка) – на третьем месте.

В личном первенстве среди женщин победителями стали:

1 место – Надежда Степанова (Управление механизации-филиал ОАО «Метрострой»), 469 очков

2 место – Любовь Андреева (ЗАО «Управление №10 Метростроя»), 437 очков

2 место – Полина Крапивницкая (ЗАО «Метрокон»), 437 очков

В личном первенстве среди мужчин победу одержали:

1 место – Владимир Гальзанский (ЗАО «Тонельный отряд-3»), 689 очков

2 место – Максим Дунчик (ЗАО «Метрокон»), 559 очков

3 место – Александр Забава (ЗАО «СМУ-19 Метрострой»), 536 очков

Поздравляем победителей и призеров наших соревнований!

АНОНС СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ:

С 22 апреля началось первенство ОАО «Метрострой» по волейболу. Игры проходят в спорткомплексе по вторникам, средам и четвергам с 18-00 до 21-00. Участие принимают команды из 16 организаций.

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой». Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597



Редактор: Андрей Бергнер

Фото: Виктор Чумаков

Корреспондент: Ирина Сидорина

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 25.04.2014 г. 11.00 ч.

Газета отпечатана в типография «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а

Телефон: (812) 635-77-28

metrostroitel@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1700 экземпляров.